

گزارش کوتاه

ضرورت توسعه صنایع صادراتی با ارزش افزوده بالا



بر اساس زنجیره ارزش جهانی، کشورهای کمتر توسعه یافته به طور عمده محصولات واسطه‌ای و کشورهای توسعه یافته بیشتر محصولات نهایی (شامل محصولات مصرفی و سرمایه‌ای) صادر می‌کنند. بر این اساس آنچه برای ایران در این مقطع از اهمیت ویژه‌ای برخوردار شده، توسعه صنایع صادرات‌محور است. در صورتی که ایران بتواند زنجیره ارزش را در کشور کامل کند طبیعی است علاوه بر کاهش واردات با صادرات محصولاتی که ارزش افزوده بیشتری دارند نیز روبه‌رو می‌شود.

سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو)، توسعه صنایع صادرات‌محور را که ظرفیت تکمیل زنجیره ارزش دارند در دستور کار خود قرار داده تا سود حاصل از صادرات نیز افزایش یابد. اکنون برخی از اقلام وارداتی ایران، محصولاتی هستند که مواد اولیه آنها در ایران تولید می‌شود و کشورهایی که دارای صنایع پیشرفته‌تر هستند آنها را به عنوان مواد اولیه از ایران خریدند و پس از کامل کردن زنجیره ارزش دوباره به ایران می‌فروشند. در صورتی که صنایع صادراتی ایران از این مشکل رها شوند، مشکلات بعدی نیز رفته‌رفته برطرف خواهد شد.

نکته مهم آنکه ارزش افزوده خلق شده در محصولات نهایی بسیار بالاتر از محصولات واسطه‌ای است. متوسط صادرات واردات محصولات واسطه‌ای ایران با ترکیه در دوره ۹۳-۱۳۸۹ به ترتیب ۱/۱۵ و ۱/۵ میلیارد دلار در سال بوده است. ضمن اینکه کسری تجاری ایران با ترکیه در این نوع کالاها در این دوره کاهش نشان می‌دهد. همچنین در این دوره، متوسط صادرات و واردات محصولات نهایی ایران با ترکیه به ترتیب ۱۴۷ میلیون دلار و ۱/۴ میلیارد دلار است (که علاوه بر حجم اندک صادرات کالاهای نهایی ایران به این کشور) کسری تجاری ایران با ترکیه نیز در حال افزایش بوده است.

در بین صادرات کالاهای واسطه‌ای ایران به ترکیه، کالاهای «صنایع تولید مواد و محصولات شیمیایی» به طور متوسط دارای سهم ۵۰ درصدی است. این کالاهای صادراتی ایران به ترکیه از طریق ترکیب با سایر نهادهای تولید به محصول نهایی همین صنعت در ترکیه تبدیل شده که می‌تواند بخشی از محصولات صادراتی نهایی ترکیه به جهان از جمله ایران باشد. صادرات کالاهای نهایی «صنایع تولید مواد و محصولات شیمیایی» ترکیه به ایران در دوره ۹۳-۱۳۸۵ به طور متوسط سالانه حدود ۱۵۱ میلیون دلار بوده است.

نکات کلیدی

محاسبات نشان می‌دهد، هر دلار واردات محصولات «صنایع تولید مواد و محصولات شیمیایی» ترکیه از دنیا منجر به ۱۰ سنت صادرات محصولات نهایی همین فعالیت در ترکیه می‌شود. بر این اساس صادرات ۷۸۵ میلیون دلاری کالاهای «صنایع تولید مواد و محصولات شیمیایی» ایران به ترکیه در سال ۱۳۹۳ (که نزدیک به ۱۰۰ درصد آن واسطه‌ای است) موجب صادرات ۷۸ میلیون دلاری کالای نهایی ترکیه شده است؛ بنابراین از واردات ۱۹۴ میلیون دلاری محصولات نهایی این صنعت از ترکیه در سال ۱۳۹۳ به طور تقریبی ۷۸ میلیون دلار آن حاصل ایجاد ارزش افزوده روی صادرات محصولات واسطه‌ای ایران بوده است. همچنین به‌طور متوسط در ۵ سال گذشته ۶۳ درصد از محصولات نهایی وارداتی ایران از صنعت یادشده ترکیه متعلق به صنایع «تولید دارو و مواد شیمیایی مورد استفاده در پزشکی و محصولات دارویی گیاهی» (سهم ۳۲ درصد) و «تولید صابون و مواد پاک‌کننده و لوازم بهداشت و نظافت و عطرها و لوازم آرایش» (سهم ۳۱ درصد) بوده است. در ضمن این دو صنعت به ترتیب جزو صنایع با فناوری به نسبت بالا هستند.

بر این اساس باید در نظر داشت چند مورد ضروری است که شامل این موارد است: ۱- کشور ترکیه منافع بالایی از محصولات صادراتی «صنایع تولید مواد و محصولات شیمیایی» (از طریق واردات کالاهای واسطه‌ای این صنعت از ایران و تبدیل آن به محصول نهایی و صادرات به ایران) کسب می‌کند. این در حالی است که ایران تنها به صادرات محصولات با ارزش افزوده پایین‌تر این صنعت مبادرت می‌کند. ۲- به منظور کسب منافع بیشتر، توسعه صنایع «تولید دارو و مواد شیمیایی مورد استفاده در پزشکی و محصولات دارویی گیاهی» و «تولید صابون و مواد پاک‌کننده و لوازم بهداشت و نظافت و عطرها و لوازم آرایش» ضروری است. به دلیل ماهیت فناوری این صنایع، مشارکت با سرمایه‌گذاران خارجی، افزایش مخارج تحقیق و توسعه و نشان‌سازی تجاری محصولات آنها پیش‌نیاز اصلی به شمار می‌رود. براساس این گزارش به نظر می‌رسد اگر دولت بتواند زنجیره ارزش در صنایع سودده را کامل کند ایران می‌تواند در رشد صنعتی و اقتصادی به دستاوردهای مناسبی برسد. علاوه بر این زمانی که زنجیره ارزش در کشور کامل می‌شود تولیدکنندگان نیز به توسعه واحدهای صنعتی می‌پردازند و خام‌فروشی که یکی از بزرگترین معضلات اقتصادی کشور است رفته‌رفته فراموش می‌شود.



غلامرضا شافعی



خیرالله خادمی

این منطقه مطلوب نیست ۵۰ درصد حمل‌ونقل ترانزیت از جاده به ریل منتقل می‌شود. همچنین برآورد کرده‌ایم تا ۲۰ سال آینده دو برابر این حجم بار یعنی ۶ میلیون تن از طریق خط آهن ترانزیت می‌شود. معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به طول خط آهن شیراز- بوشهر اظهار کرد: طول خط آهن از شیراز به بوشهر حدود ۴۴۰ کیلومتر است و طول راه‌آهن بوشهر به عسلویه ۲۰۰ کیلومتر است. خادمی با اشاره به توجه اقتصادی اتصال راه‌آهن بوشهر به عسلویه تأکید کرد: عسلویه مرکز پایتخت گازی کشور است و در عمل یک قطب اصلی پتروشیمی و گاز در کشورمان محسوب می‌شود و جزو منابع اقتصادی است.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل با بیان اینکه تاکنون حمل‌ونقل کالا روی جاده متمرکز شده گفت: لازم است مراکز مهم اقتصادی به شبکه ریلی متصل شود و زمانی که خط آهن بوشهر به عسلویه می‌رسد امتداد این خط، اقتصادی و منطقی خواهد بود. وی درباره سرعت قطار راه‌آهن بوشهر و عسلویه گفت: سرعت مسیریهای جدیدی که طراحی و ساخته می‌شود در بخش مسافری حداکثر ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت و در بخش باری هم ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت است. خادمی تأکید کرد: حتی اگر سرعت این مسیر در بخش باری ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت باشد هم قابل رقابت با حمل‌ونقل از روی جاده است. وی درباره پیشرفت فیزیکی راه‌آهن شیراز به بوشهر گفت: از ۴۴۰ کیلومتر راه‌آهن شیراز به بوشهر، زیرساخت احداث راه‌آهن ۱۹۰ کیلومتر آن شروع به کار شده است. منابع اعتباری آن در سال‌های گذشته ضعیف بود و به همین دلیل سرعت کار در این پروژه به کندی پیش‌رفته و به دنبال تقویت منابع از طریق جذب فاینانس برای ساخت این مسیر هستیم.



اتصال پایتخت گازی ایران به شبکه ریلی

تامین مالی پروژه از منبع فاینانس

احداث ۶۴۰ کیلومتر راه آهن
معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه با اتصال راه‌آهن شیراز به بوشهر سالانه ۳ میلیون تن بار از جاده به ریل منتقل می‌شود، به اینا گفت: با امتداد راه‌آهن از بوشهر به عسلویه، پایتخت گازی کشور به شبکه ریلی متصل می‌شود. خیرالله خادمی، مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل با اشاره به راه‌آهن شیراز- بوشهر-عسلویه اظهار کرد: راه‌آهن شیراز- بوشهر-عسلویه می‌تواند یکی از پروژه‌های مهم عمرانی و ترانزیتی کشور باشد. وی افزود: این محور ادامه راه‌آهن سراسری شمال به جنوب کشور است که از تهران، اصفهان و شیراز عبور می‌کند. برای اینکه ادامه این خط آهن از شیراز به سمت بوشهر توجیه اقتصادی پیدا کند باید این خط به بندر بوشهر متصل شود؛ در این صورت راه‌آهن شیراز- بوشهر اقتصادی خواهد شد. معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: در حال حاضر این راه‌آهن به شیراز رسیده و نباید این پروژه رها و این خط آهن تنها به شیراز محدود شود و برای اقتصادی شدن این پروژه باید تا بندر بوشهر امتداد داشته باشد.

خادمی با تأکید بر اینکه راه‌آهن شیراز- بوشهر می‌تواند ترانزیت کریدور شمال به جنوب را محقق کند، اظهار کرد: حدود ۴ تا ۵ میلیون تن بار در سال در بندر بوشهر ترخیص می‌شود و بندر بوشهر از بنادر مهم ترانزیتی کشورمان است. برای اینکه بتوانیم راه‌آهن شیراز را اقتصادی کنیم و بهره‌وری آن را افزایش دهیم این خط را باید به نزدیک‌ترین بندر متصل کنیم که نزدیک‌ترین بندر، بندر بوشهر است. وی با اشاره به مزیت‌های اتصال راه‌آهن شیراز- بوشهر گفت: با اتصال این خط به بندر بوشهر امکان انتقال سالانه ۳ میلیون تن بار از روی جاده به ریل به وجود می‌آید. برآورد ما این است که در سال اول احداث این خط آهن با توجه به اینکه شبکه جاده‌ای

۱۲۵۰ میلیارد تومانی نیاز است همچنین برای ادامه مسیر تا بوشهر باید اعتبار ۲۵۰۰ میلیارد تومانی تامین شود. معاون سازمان برنامه و بودجه با بیان اینکه ساخت راه‌آهن شیراز - گل‌گهر با بودجه دولتی ۲۰ سال زمان می‌برد، ادامه داد: بودجه دولتی برای ساخت این مسیر برای سال جاری حدود ۶۱ میلیارد تومان است که با این بودجه و این روند احداث پروژه ۲۰ سال به طول می‌انجامد. شافعی افزود: باید به فکر تامین منابع مالی از محل دیگری باشیم و پیشنهاد این است که این منابع از طریق فاینانس تامین شود و با فاینانس‌رهای وارد مذاکره شده‌ایم.

وی ادامه داد: طبق گزارش‌هایی که از سوی شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل داده شده، یک فاینانس‌ر خارجی با شرکت یک شرکت ایرانی برای تامین مالی این پروژه اعلام آمادگی کرده‌اند. بنابراین علاوه بر استفاده از اعتبارات دولتی می‌توان از تامین مالی فاینانس‌رها هم برای این پروژه استفاده کرد.

معاون سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی با تأکید بر اینکه اختصاص اعتبار به پروژه‌های ریلی و راه‌آهن در اولویت دولت قرار دارد، گفت: به طور قطع برای اجرای پروژه راه‌آهن شیراز- بوشهر اسناد خزانه اسلامی را در اختیار وزارت راه و شهرسازی قرار می‌دهیم و معتقد هستیم که نیاز پروژه‌های زیرساختی از جمله راه‌آهن بیشتر از چیزی است که در قالب بودجه دولتی در اختیار سازندگان قرار می‌گیرد به همین دلیل توجه دولت به پروژه‌های ریلی جلب شده است.

وی افزود: سالانه میزان بار قابل توجیه در بندر بوشهر تخلیه و بارگیری می‌شود و بخشی از این حجم بار می‌تواند از طریق ریل جابه‌جا شود. اگر ریل از شیراز به بوشهر اتصال پیدا نکند، این خط ابتر باقی می‌ماند.

امیر مهرزاد
infrastructure@sanatnewspaper.com

ریل‌سازی از مهم‌ترین زیرساخت‌ها برای کشورهای در حال توسعه به شمار می‌آید که همواره مشکل تامین منابع مالی را داشته‌اند. در صورتی که دولت‌ها بتوانند مشکل تامین منابع مالی برای این دست از پروژه‌ها را برطرف کنند، مسیر توسعه در کشور تا حد قابل توجهی هموار و بسیاری از مشکلاتی که در این زمینه وجود دارد برطرف می‌شود. پس از روی کار آمدن دولت یازدهم و راه‌اندازی فازهای پارس جنوبی مهم‌ترین موضوعی که باید هرچه سریع‌تر در کشور بررسی شود اتصال پایتخت گازی ایران به شبکه ریلی سراسری است. معاون سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی با بیان اینکه برای احداث و تکمیل پروژه‌های ریلی و زیرساختی نمی‌توان به بودجه دولتی اتکا کرد، گفت: فاینانس‌ر خارجی با شرکت یک شرکت ایرانی برای تامین مالی پروژه راه‌آهن شیراز- بوشهر اعلام آمادگی کرده است.

غلامرضا شافعی، معاون نظارت راهبردی سازمان برنامه و بودجه با اشاره به ضرورت احداث راه‌آهن شیراز - بوشهر به اینا گفت: اگر راه‌آهن شیراز به سمت بوشهر امتداد پیدا نکند، اقتصادی نیست. بندر بوشهر باید به شبکه ریلی سراسری متصل شود. معاون نظارت راهبردی سازمان برنامه و بودجه ادامه داد: در مصوبه ساخت راه‌آهن شیراز - بوشهر که در دولت قبل به تصویب رسیده بود، مشکلی وجود دارد مبنی بر اینکه طول مسیر کمتر محاسبه و درج شده است. طول مسیر راه‌آهن شیراز به بوشهر ۴۴۰ کیلومتر است که به اشتباه در مصوبه ۲۵۰ کیلومتر درج شده است. ابتدا باید این مشکل قانونی رفع شود. وی درباره تامین مالی این پروژه گفت: برای احداث راه‌آهن شیراز به گل‌گهر به تامین مالی

امضای تفاهنامه همکاری ایدرو و موسسه مطالعات بین‌المللی انرژی



بنگاه‌های خارجی مثل ایدرو در کنار خود موسسات تحقیقاتی دارند که نظرات کارشناسی ارائه می‌کنند، افزود: بخش عمده کار ما در ایدرو مشارکت و ارتباطات بین‌المللی است و این توافقنامه کمک می‌کند در تصمیم‌گیری و نقشه راه آینده با شناخت بهتری گام برداریم و یک سرآغاز همکاری خوب بین ایدرو و موسسه مطالعات بین‌المللی ایدرو است. وی با بیان اینکه نباید نگران توقف بنگاه‌ها باشیم گفت: اینکه گاهی سرروصدا می‌شود که چرا فلان شرکت متوقف شد در دنیا هم می‌بینیم که شرکت‌های بسیار بزرگی که در گذشته نشان تجاری بودند

تفاهنامه همکاری بین ایدرو و موسسه مطالعات بین‌المللی انرژی برای ایجاد همکاری مشترک و تبادل اطلاعات، تجربیات، نیروی انسانی و توانایی‌های علمی و ارائه خدمات پژوهشی، مشاوره‌ای، آموزشی و اطلاع‌رسانی در زمینه‌های مرتبط و مورد نیاز منعقد شد. به گزارش گسترش صنعت، در مراسم انعقاد این تفاهنامه که با حضور منصور معظمی، رییس هیات عامل ایدرو و علی مبینی‌دهکردی، رییس موسسه مطالعات بین‌المللی انرژی امضا شد، زمینه‌های همکاری دوطرف شامل انجام مطالعات، بررسی‌ها و پژوهش‌های مربوط به استراتژی توسعه صنعتی و استراتژی‌های بنگاهی و همچنین مدل‌های تامین مالی و سرمایه‌گذاری و برگزاری دوره‌های مشترک آموزشی در زمینه‌های نفت، گاز، پتروشیمی و موضوعات مرتبط با (E&P) اعلام شد. معظمی در این مراسم با بیان اینکه سازمان توسعه‌های نیازمند مجموعه‌ای است که برایش فکر کند اظهار کرد: موسسه مطالعات انرژی دارای سابقه طولانی و موثر در بحث ارائه خدمات کارشناسی است و براساس تفاهنامه‌ای که امضا می‌شود موسسه مطالعات انرژی براساس سرفصل‌های تعیین‌شده این مطالعات را برای ایدرو انجام می‌دهد. وی افزود: یکی از بخش‌های فعال ایدرو انرژی است و ۵ فاز پارس جنوبی را انجام داده و فاز ۱۴ با پیشرفت خوبی در حال انجام است. در قرارداد اخیر سازمان گسترش و شرکت ملی نفت ایران، میدان نفتی سوسنگرد در اختیار ایدرو قرار گرفت که یکی از ۱۱ شرکت دارای صلاحیت در حوزه نفت به شمار می‌رود. معظمی با اشاره به اینکه